LAPIERRE
MORE THAN A BRAND, A NAME

ACCELL GROUP

Acaba de adquirir una bicicleta Lapierre y agradecemos la confianza puesta en nuestra marca. La sociedad Lapierre, ubicada en Dijon Francia, se esfuerza por aportar, gracias a su saber-hacer y a su experiencia adquiridas desde hace más de sesenta años en este dominio, las soluciones necesarias para hacer de Uds. unos ciclistas felices y satisfechos. Este manual esta destinado a permitirle optimizar el rendimiento y la duración de la vida de su bicicleta Lapierre.

SUMARIO

I- BIENVENIDA
1 - LA CONCEPCIÓN 2
2 - DEFINICIONES Y RESTRICCIONES DE USO 3
3 - SEGURIDAD Y CONDUCCIÓN 5

II- ENTREGA Y AJUSTES
1 - POSICIÓN DE CONDUCCIÓN 6
1.1 ALTURA DEL SILLÍN 6
1.2 POSICIÓN DEL SILLÍN 7
1.3 AJUSTE DEL MANILLAR Y POTENCIA 7
1.4 JUEGO DE DIRECCIÓN 8

2 - AJUSTES 9
2.1 CAMBIO TRASERO 9
2.2 CAMBIO DELANTERO 9
2.3 FRENOS 10
2.4 RUEDAS 10

3 - RECOMENDACIONES 11
3.1 PARES DE APRIETE 11
3.2 HORQUILLAS TELESCÓPICAS 11

III- MODELOS PARTICULARES
1 - MODELOS CARBONO 12
2 - RAID FX 12
3 - XR 13
4 - X-CONTROL (FPS+) 13
5 - ZESTY TR / ZESTY AM / SPICY / FROGGY (OST / OST+) 14
6 - DH (SLT) 16
7 - OVERVOLT 17
8 - E:I SHOCK AUTO 18
9 - APRIETE DE LOS EJES PASANTES 18

IV - MANTENIMIENTO
1 - CALENDARIO DE MANTENIMIENTO 20
2 - LIMPIEZA Y LUBRICACIÓN 21
3 - PIEZAS DE DESGASTE 21

V - GARANTIAS Y SERVICIO POST VENTA 22

CASTELLANO

I - BIENVENIDA

1 - LA CONCEPCIÓN

Para su mayor satisfacción, el departamento de desarrollo de las Bicicletas Lapierre tiene en cuenta todas sus observaciones y sus exigencias. Los corredores de nuestro equipo DH, el Team Lapierre Gravity Republic, lo mismo que los profesionales del Equipo ciclista FDJ.fr nos benefician igualmente con su experiencia en la competición de alto nivel. Todos los aspectos están estudiados con el fin de no dejar ninguno al azar. Geometrías, conceptos técnicos, materiales... todo es estudiado cuidadosamente por nuestro equipo de Investigación y Desarrollo, con el fin de procurarle comodidad y rendimiento, ya sea en el dominio del BTT o de la carretera.

Para cada bicicleta correspondiente a una utilización particular, la equipación es seleccionada minuciosamente para aumentar la robustez, la longevidad, el rendimiento de su bicicleta, pero también para ofrecerle una comodidad de utilización óptima.

CASTELLANO

Es este estado de ánimo el que nos anima diariamente para ofrecerles la mejor montura. A este respecto, las Bicicletas Lapierre privilegian la construcción artesanal. Cada una de nuestras creaciones es montada individualmente, verificada y firmada por el especialista Lapierre correspondiente.

Nuestras bicicletas están adaptadas a las exigencias de seguridad descritas en las nuevas normas europeas siguientes:

- **EN14764** : «Bicicletas utilizadas sobre la vía pública»
- **EN14765** : «Bicicletas para niño»
- **EN14766** : «Bicicletas todo terreno»
- **EN14781** : «Bicicletas de carrera»

Al hacer su adquisición, hace la compra de una bicicleta de calidad en la cual hemos puesto todo nuestro cuidado y nuestro saber hacer. Agradecemos la confianza puesta en nuestra marca y le deseamos un buen y largo camino a nuestro lado.

Las bicicletas Lapierre están desarrolladas para conseguir rendimientos óptimos en las condiciones específicas de utilización. Las bicicletas Lapierre pueden clasificarse en diferentes categorías según el empleo para el que son concebidas. El incumplimiento de las condiciones de utilización de la bicicleta puede suponer un riesgo para el usuario.

ATENCIÓN

LEA ATENTAMENTE ESTE MANUAL ANTES DE UTILIZAR POR PRIMERA VEZ SU BICICLETA. PARA EL AJUSTE Y MANTENIMIENTO DE ALGUNOS COMPONENTES ES NECESARIO LLEVAR ESTE MANUAL EN SU BICI.

ATENCIÓN

PARA SU SEGURIDAD LLEVE LAS PROTECCIONES NECESARIAS EN FUNCIÓN DE LA PRÁCTICA. LLEVE SIEMPRE LAS PRENDAS ADECUADAS Y HAGASE VER POR LOS AUTOMOVILISTAS. LLEVE CASCO ES ACONSEJABLE SIEMPRE EN CASO DE CAÍDA, HACER UNA REVISIÓN COMPLETA DE LA BICICLETA. SI DETECTA UN PROBLEMA, NO UTILICE LA BICICLETA ANTES DE SER REPARADA. HAYA UNA VERIFICACIÓN DE SU BICICLETA ANTES DE CADA UTILIZACIÓN.

2 - DEFINICIONES

CUADRO

1 - Tubo superior
2 - Tubo diagonal
3 - Tubo de sillín
4 - Tubo de dirección
5 - Vainas
6 - Tirantes Traseros
7 - Caja de pedalier
8 - Horquilla
9 - Amortiguador trasero
(sobre BTT suspensión exclusivamente)

TRANSMISIÓN

10 - Cambio delantero/trasero
11 - Bielas
12 - Platos
13 - Cadena
14 - Cassette
15 - Pedales (según versión)
16 - Patilla de cambio

RUEDAS

17 - Bujes delantero/trasero
18 - Radios
19 - Llantas delantera/trasera
20 - Neumáticos (con o sin cámara de aire en función de los modelos de bicicletas)
21 - Válvulas
22 - Cierres rápidos
23 - Frenos delantero/trasero (de disco o con zapatas según modelo de bicicletas)

PERIFÉRICOS

24 - Manillar
25 - Potencia
26 - Manetas de freno
27 - Manetas de cambio
28 - Puños
29 - Cables
30 - Fundas
31 - Sillín
32 - Cogida de sillín
33 - Tija de Sillín
34 - Abrazadera de sillín
35 - Juego de dirección
36 - Bieleta

I - BIENVENIDA

Carretera : Manillar curvado o manillar triatlón, puentes de freno, rueda de 700 c con los neumáticos de 20 o 25c. **Condición de utilización 1**

Road Cruiser : Semejante a la bicicleta de carretera pero con un manillar plano. **Condición de utilización 1**

Ciudad : Manillar curvado, rueda de 26'' o 28'', equipada con portaequipaje y alumbrado fijo. **Condición de utilización 1**

Trekking : Manillar plano, rueda de 700 con los neumáticos de 32 o 35 c. **Condición de utilización 2**

BTT Cross-country : Manillar plano o semi-elevado, ruedas 26'' o 29'' con neumáticos anchos, freno V-brake o disco. Suspensión delantera o doble suspensión ligera. **Condición de utilización 3**

BTT Free-ride, Enduro, DH, Dirt : Neumáticos anchos, manillar elevado, suspensión gran recorrido. Para una utilización más agresiva. Todos estos modelos tienen los cuadros reforzados. **Condición de utilización 4**

Restricción de utilización :

La utilización de su bicicleta fuera de las condiciones de empleo descritas a la derecha, puede suponer un deterioro de la bicicleta o de alguna de sus piezas. Nuestras bicicletas están concebidas para resistir el peso de una persona de 100 kg. La utilización de nuestras bicicletas por una persona cuyo peso sea superior a 100 kg supondría restricciones en la garantía.

CONDICIÓN 1

UTILIZACIÓN SOBRE UNA SUPERFICIE ASFALTADA DONDE LOS NEUMÁTICOS ESTÉN EN CONTACTO CON EL SUELO.

CONDICIÓN 2

INCLUYE LAS CONDICIONES DE UTILIZACIÓN 1 PERO TAMBIÉN LA UTILIZACIÓN SOBRE SUPERFICIES DE GRAVILLA O CAMINOS POCO ACCIDENTADOS DONDE LOS NEUMÁTICOS ESTÉN EN CONTACTO CON EL SUELO.

CONDICIÓN 3

INCLUYE LAS CONDICIONES DE UTILIZACIÓN 2 PERO TAMBIÉN LA UTILIZACIÓN EN TODO-TERRENO DONDE LOS NEUMÁTICOS PUEDEN PERDER MOMENTÁNEAMENTE EL CONTACTO CON EL SUELO. NO PREVISTAS PARA SALTOS.

CONDICIÓN 4

TODAS LAS CONDICIONES DE UTILIZACIÓN

3 - SEGURIDAD Y CONDUCTA

Cuando toma posesión de una bicicleta Lapierre, ésta ha sido preparada y verificada por nuestro distribuidor exclusivo. Después de un pequeño periodo de rodaje, es aconsejable visitar a su distribuidor especializado para que finalice los últimos pequeños ajustes, como la tensión de cables, la comprobación de los frenos y de la dirección así como los diferentes puntos de apriete.
Si alguna cosa le parece anormal a lo largo de este período, no dude en indicárselo al distribuidor.

Éste que tiene la confianza total de nuestra empresa, es completamente apto para operar sobre nuestras últimas novedades y dispone de herramientas específicas esenciales para ciertas intervenciones delicadas. Conoce todos los ajustes necesarios que debe efectuar para que su bicicleta tenga un buen rendimiento. Sin embargo, si prefiere hacer estas operaciones usted mismo, encontrará nuestros consejos en este manual.

Como todos los deportes de movimiento, el ciclismo conlleva riesgos de caídas que tienen por consecuencia heridas más o menos graves que pueden ser también fatales. Es aconsejado vivamente llevar un equipo de seguridad apropiado, como un casco homologado, guantes, etc. Cuando está sobre una bicicleta, asume la responsabilidad de este riesgo. Así pues debe conocer y aplicar las reglas de una utilización responsable a su bicicleta para rodar con toda seguridad.

• Efectuar siempre una comprobación completa de su bicicleta antes de rodar (apriete del manillar, de la potencia, del sillín, de las ruedas, de los frenos....) Por otro lado, es muy recomendable establecer y respetar un calendario de revisiones periódicas. Este último estará determinado con arreglo a la frecuencia de salidas, del kilometraje efectuado, de su estilo de práctica, lo mismo que del terreno encontrado. No dude en solicitar consejo a su distribuidor exclusivo para determinar sus necesidades.

• Sobre carretera, tome las medidas necesarias para hacerse visible ante los automovilistas cuando las condiciones meteorológicas lo impongan. Utilice equipos de alto poder reflectante y luminoso para señalar su presencia. Respete el código de circulación en toda circunstancia para no ponerse en peligro.

• No se sobreestime (sobre todo en las disciplinas extremas como la free-ride). Ciertos riesgos pueden ser minimizados por una práctica progresiva al entrenamiento que participará en el desarrollo de su capacidad.

• Cuando ruede sobre la vía pública, debe someterse a las exigencias del código de circulación vigente en el país en que se encuentre.

II - ENTREGA Y AJUSTES

1 - POSICIÓN DE CONDUCCIÓN

1.1 - ALTURA DEL SILLÍN

Cada cuerpo humano es único, lo que significa en la práctica que la relación entre la parte inferior y la parte superior del cuerpo puede variar de varios centímetros en dos individuos de corte idéntico. Si el sillín está demasiado alto, tendrá que efectuar un movimiento de vaivén sobre el sillín para que sus pies alcancen los pedales dejando las vértebras dorsales doloridas. Inversamente si el ajuste es demasiado bajo, arriesgá a tener progresivamente dolores tendinosos en las rodillas.

Un pequeño “truco” le permitirá determinar rápidamente si esta sentado a la altura correcta :
Coloque la biela en el prolongamiento del tubo de sillín y poniendo el talón (pie desnudo) sobre el pedal. La finalidad es tener la pierna estirada, sin que para ello haya tenido que contonearse.

Cuando suba la tija de sillín, atención nunca pase el límite marcado por la inscripción « INSER MINI » o « STOP » generalmente grabado sobre la parte baja del tubo. ¡Va en ello su seguridad! Si rueda cuando esta marca esta visible, puede deformar definitivamente su tubo e incluso romper también el cuadro (causando la anulación de la garantía).

Este ajuste puede realizarse con la ayuda:
- De un perno clásico.
- De un perno hexagonal hueco (en este caso siempre actuar sobre el tornillo del lado derecho del cuadro).
- De un cierre rápido: en este caso, colocar la palanca a 90 grados respecto al eje del tubo superior de la bicicleta para atornillar la tuerca opuesta, luego girar la palanca para bloquear el conjunto.

Para el modelo XR:
Después de haber ajustado la altura de su sillín, asegúrese que la tija de sillín no choque con el amortiguador haciendo funcionar el amortiguador sobre todo su recorrido (desinflándolo) para asegurarle de que no toque con la tija de sillín. Si efectivamente, hay un contacto entre el amortiguador y la tija de sillín, se debe recortar la tija de sillín. También, verifique que la inserción de la tija de sillín dentro del tubo del cuadro sea al menos de 100 milímetros.

ATENCIÓN
NUNCA SOBREPASAR EL LÍMITE DE SALIDA DE LA TIJA DE SILLÍN INDICADA POR LA INSCRIPCIÓN «INSER MINI» O «STOP.» VA EN ELLO SU SEGURIDAD, LO MISMO QUE LA FIABILIDAD DE SU BICICLETA.

ATENCIÓN

RESPETAR LAS INDICACIONES DE APRIETE DE LOS DIFERENTES ELEMENTOS PUES VA EN ELLO SU SEGURIDAD.

ANTES Y DESPUÉS DE CADA SALIDA, BUSCAR EVENTUALES VIBRACIONES O HOLGURAS SOBRE EL CONJUNTO DE SU BICICLETA, PUES UNA HOLGURA IMPORTANTE ES A MENUDO SIGNO DE UN MAL APRIETE O DE UN DESGASTE IMPORTANTE DE UNA PIEZA.

1.2 - POSICIÓN DEL SILLÍN

Cuando ruede con un sillín nuevo, es posible sentir una ligera incomodidad hasta que se acostumbre con el tiempo. En cambio, una mala posición de sillín puede provocar irritaciones diversas o dolores.
Para evitar este tipo de problema, es aconsejado regular el sillín en horizontal. Esta puede ser ajustada con arreglo a la morfología de cada uno. El segundo reglaje consiste en ajustar el retroceso de sillín con objeto de tener una buena posición de pedaleo y un buen erguimiento de la espalda.
El sillín debe ser apretado suficientemente de modo que no pueda moverse más.

1.3 - AJUSTE DEL MANILLAR Y POTENCIA

En el caso de una potencia con prolongacion, para ajustar la altura, hace falta :
1 - En primer lugar, desbloquear la potencia destornillando algunas vueltas de tornillo la parte superior y golpetear ligeramente sobre ésta para desencajar el cono.
2 – Después ajustar libremente la altura de su potencia cuidando no sobrepasar el límite de inserción (cf. advertencia) grabado sobre la prolongación de la potencia. Cuando lo revise respetar el par de apriete preconizado (P 12) y respetar la alineación de la potencia y de la rueda delantera.

En el caso de una potencia Ahead, le aconsejamos dirigirse a un especialista quien podrá ajustar su potencia que podrá retirar espaciadores o invertir la potencia.

Antes de rodar, inmovilice la rueda con sus rodillas y trate de hacer girar de derecha a izquierda el manillar para asegurarse que la potencia no se mueve. Debe estar inmóvil con relación a la horquilla.

Por su seguridad, le invitamos a ajustar su posición de pilotaje con objeto de llegar fácilmente a las manetas de freno y de cambio.

Para BTT: Las manetas deben encontrarse en el eje de los antebrazos cuando el ciclista esta en posición sobre su bicicleta (sentado sobre el sillín y brazos extendidos).
Para las bicicletas de Carretera: de manera general, la parte inferior del manillar debe ser horizontal.

Advertencia: la potencia (con prolongador) lleva una marca « STOP » o « INSERT MINI » que indica el límite de hundimiento mínimo del prolongador en el pivote de horquilla. Si esta marca es visible, la potencia se puede romper (causando la anulación de la garantía) y su seguridad podría estar en juego. En el caso de un modelo con potencia « Ahead », verificar que los tornillos de fijación de la potencia estén apretados correctamente.

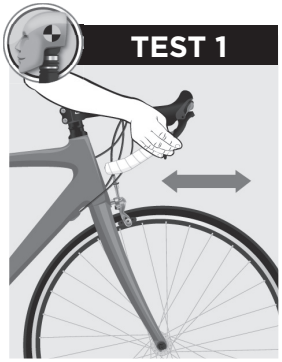
II - ENTREGA Y AJUSTES

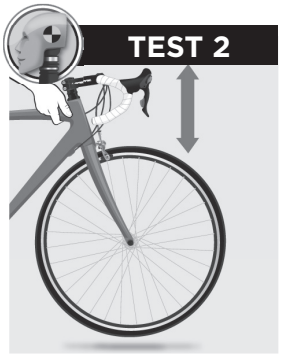
1.4 - JUEGO DE DIRECCIÓN

El juego de dirección se compone de dos rodamientos y cazoletas colocadas en cada extremidad del tubo de dirección. La gama de bicicletas Lapierre lleva dos tipos de juegos de dirección, a saber el juego de dirección clásica, (cuando el pivote de la horquilla es mantenido por una tuerca que permite ajustar el juego en la dirección) o Ahead, (cuando el reglaje del juego se hace por el capuchón que se encuentra sobre la parte superior de la potencia).
Cuando las salidas son más intensas, el juego de dirección es sometido a una ruda prueba, y es posible que este último tome holguras. Atención, el hecho de rodar con holguras en la dirección puede deteriorar incluso su juego de dirección y el cuadro.
Existen dos test simples, a efectuar antes de empezar su salida.

TEST 1- Freno delantero apretado, intente desplazar la bicicleta de adelante hacia atrás, e inversamente. Observara inmediatamente la presencia de una holgura importante o no.

TEST 2- Haga rebotar la rueda delantera de su bicicleta, oirá entonces una palmada únicamente en presencia de una holgura significativa en la dirección. Atención, no tenga en cuenta los ruidos adicionales, como el de los cables que vienen a pegar sobre el cuadro o los de los radios.
Existe todavía otro modo de descubrir holgura en la dirección: la rueda delantera levantada del suelo, gire suavemente el manillar de derecha a izquierda. El movimiento no sera suave a lo largo de su recorrido.





Una vez comprobado que tenga holgura en la dirección, actuar de la siguiente manera:

A - Para un juego de dirección clásico.

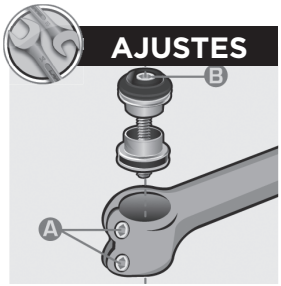
1 - Destornillar la contratuerca.
2 - Apretar la cazoleta superior manteniendo la horquilla de su bicicleta.
3 - Apretar hasta la desaparición de la holgura.
4 - Controlar de nuevo la holgura en la horquilla. Esta última debe poder girar con soltura.
5 - Bloquear la contratuerca, manteniendo la cazoleta superior.
6 - Controlar de nuevo la dirección, debe quedar flexible.

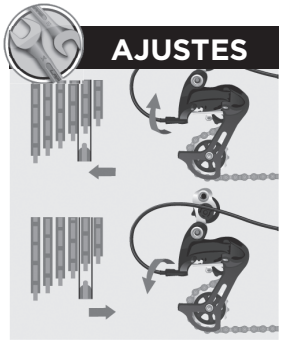
Para este ajuste, utilizar sólo las llaves delgadas. ¡Atención! No utilicéis llaves planas corrientes para evitar estropear la contratuerca lo mismo que la cazoleta superior.

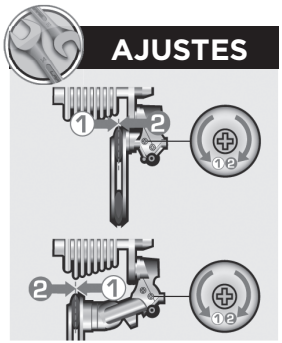
B - Para un juego de dirección Ahead.

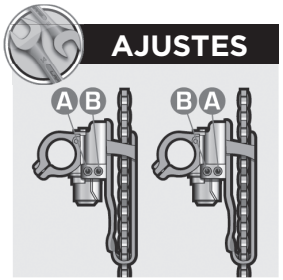
Para ajustar un juego de dirección A- head, una llave BTR basta.

1 - Destornillar los tornillos, (A), de la potencia.
2 - Atornillar luego el tornillo (B) en el capuchón hasta la desaparición de la holgura.
3 - Controle que la holgura en la horquilla no está presente. Debe poder girar con soltura.
4 - Apretar los tornillos, (A), de la potencia.









2 - AJUSTES

2.1 - CAMBIO TRASERO

Este es uno de los componentes más importantes de su bicicleta. Utilizado constantemente, debe ser ajustado precisamente para garantizar un funcionamiento optimo lo mismo que una duración de vida aumentada. En caso de dudas sobres estos ajustes dirigirse a su especialista. El dispone de la experiencia y de un saber hacer inigualable en la materia.
Para disminuir al máximo toda resistencia o todo desgaste anticipado del sistema, es conveniente alinear lo mejor posible la cadena, las roldanas, los piñones...
Normalmente todas estas operaciones han sido efectuadas antes de la entrega de la bicicleta y no debería, por consiguiente, tener que hacerlas usted mismo. De todas formas si usted esta interesado en intervenir directamente sobre el ajuste de su cambio trasero, rogamos siga los puntos siguientes.

1 - Destornillar el aprieta-cable al nivel del cambio de modo que este último quede libre.
2 - Ajustar el tope alto y el tope bajo siguiendo el esquema de al lado.
3 - Extender el cable tirando hacia arriba e inmovilizar por medio del aprieta-cable sobre el cambio.

Para ajustar la tensión de cable, puede utilizar el ajustador de tensión al nivel del cambio y/o al nivel de la maneta.

Atencion : si a pesar de estas recomendaciones no llega a hacer funcionar la indexación correctamente, dirigirse a su especialista de modo que éste compruebe los diferentes elementos de ajuste lo mismo que la patilla de cambio.

2.2 - CAMBIO DELANTERO

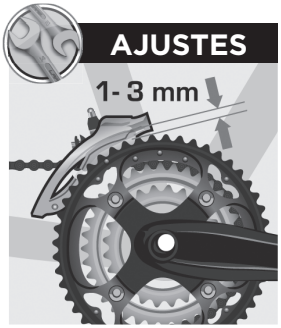
El cambio delantero ha sido ajustado antes de la entrega de su bicicleta, no debería intervenir directamente. Si en un caso excepcional necesita ajustar el cambio delantero, rogamos seguir los puntos siguientes :

1 - Posición
El cambio delantero esta mantenido por un tornillo sobre una abrazadera fija al cuadro. Destornillando este tornillo, el cambio puede ser desplazado hacia arriba o hacia abajo.
Para que el cambio delantero este en la posición óptima, la horquilla exterior debe estar situada entre 1 mm y 3 mm por encima del plato grande y estar en paralelo con este último. En cuanto haya ajustado la posición del cambio delantero, puede apretar el tornillo de fijación. Atención respetar el par de apriete (P 11) Como para el cambio trasero, es posible ajustar la posición máxima, (A) y mínima (B) por medio del tornillo de ajuste de los topes de retención.

II - ENTREGA Y AJUSTES

2 - Ajuste de los topes de retención y tensión de cable

Poner la cadena sobre el plato inferior y sobre el piñón más grande . Con la ayuda del tornillo de tope bajo, ajuste la horquilla interior del cambio de modo que ésta este a una distancia comprendida entre 0,5 mm y 1 mm de la cadena. Tire sobre el cable del cambio para tensar, bloqueadlo luego correctamente. El ajuste es óptimo cuando la cadena no toca nunca la horquilla del cambio.
NOTA : En ciertos casos de utilización de un triple plato SHIMANO en la maneta de cambio izquierda sobre una bicicleta de carretera, puede beneficiarse con una muesca de rectificación (1/2 muesca) que permite ajustar la posición del cambio delantero de manera que éste no toque la cadena cuando esta última este sobre las posiciones extremas de la cassette. El sistema dispone pues de 3 platos pero de 4 muescas al nivel de la maneta.
¡ ¡importante ! Para una buena utilización de los elementos de la transmisión, hay que cuidar « no cruzar » la cadena, como se muestra sobre el esquema adjunto.



CASTELLANO

2.3 - FRENOS

Existen diferentes tipos de frenos en el mercado :
- Los frenos con tiro lateral antes utilizados sobre las bicicletas de carretera.
- Los frenos con tiro central o cantilever.
- Los frenos V - brakes.
- Los frenos hidráulicos.
- Los frenos con discos hidráulicos.

El conjunto de las bicicletas Lapierre es montado de la manera siguiente: la maneta izquierda corresponde a la utilización del freno delantero y la maneta derecha corresponde a la utilización del freno trasero. El ajuste de los frenos con tiro lateral se realiza actuando sobre el tope de retención ajuste situado sobre el estribo del freno. Se tensa el freno girando el ajustador de tensión en el sentido contrario a las agujas de un reloj. Para los cantilever, gire el tope de retención tensor situado sobre la maneta de freno. Actuar del mismo modo para los frenos V-brakes, dejando sólo 1 mm entre las zapatas y la llanta, contra 2mm para los dos tipos de frenos anteriores. El ajuste de los frenos de discos hidráulicos es automático. Para garantizar una duración de vida máxima de los componentes de frenado, evitar toda contaminación de las pastillas y del disco con sustancias grasientas. En caso de preguntas o de dudas, dirigirse siempre al apartado de frenos o a su distribuidor.

CON LLUVIA LAS DISTANCIAS DE FRENADO SON MÁS LARGAS.

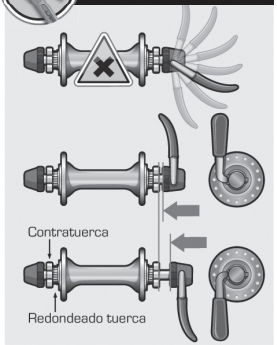
2.4 - RUEDAS

La industria del neumático ha participado activamente en el desarrollo reciente de los modelos de bicicletas destinados a utilizaciones particulares. Los neumáticos para el montaje de su bicicleta LAPIERRE, han sido escogidos después de una selección rigurosa e intensa. Para poder aprovecharlos todo el tiempo posible, se aconseja tener en cuenta sus características particulares. El mantenimiento de un neumático necesita:

ATENCIÓN

COMPROBAR SIEMPRE LA CORRECTA PRESIÓN DE LAS RUEDAS ANTES DE CADA SALIDA.

AJUSTES



- Un fondo de llanta en buen estado y llantas en buen estado.
- La colocación de un poco de talco de vez en cuando sobre la cámara y el interior del neumático.
- Una presión correcta. Para ello, regirse por los datos de utilización inscritas sobre el costado del neumático. No necesita inflar el neumático al valor máximo indicado, pero siempre con arreglo al nivel de confort/rendimiento que desea.
- Quitar regularmente los eventuales cuerpos extraños incrustados en la superficie del neumático.

En cambio, están prohibidas:

- La entrada en contacto con la gasolina, el aceite o la grasa.

- Una exposición alargada al sol directo o a una fuente de calor seco.

Ciertos modelos de neumático llevan unos dibujos específicos que engendran un sentido de rotación forzado. Respeto este sentido, como indica la flecha sobre el costado.

3 - RECOMENDACIONES

3.1 - PARES DE APRIETE

- Potencia clásica con prolongaciones **20 Nm**
- Manillar sobre potencia clásica **25 Nm**
- Potencia Ahead juego **10 Nm** sobre el pivote - **5 Nm** sobre el manillar
- Cables de frenos **6 - 8 Nm**
- Zapatas de frenos **6 - 8 Nm**
- Manetas de frenos **6 - 8 Nm**
- Cambios **8 - 10 Nm**
- Manetas de cambios **5 Nm**
- Tuercas de rueda **20 Nm**
- Cogida de sillín **15 Nm**
- Cambio Delantero **5 - 6 Nm**

3.2 - HORQUILLAS TELESCÓPICAS

Su horquilla telescópica necesita un mantenimiento muy preciso, y de un rigor extremo, con arreglo a los diferentes modelos seleccionados por Bicicletas Lapierre. Para eso es imperativo dirigirse al manual del fabricante. Este componente esta sometido continuamente a tensiones, limpiar siempre las prolongaciones después de cada utilización. Inspeccionar también el estado de las juntas que garantizan la buena marcha de las horquillas y sobre todo su fiabilidad. La lubricación y el vaciado de la horquilla se efectúan con arreglo a las recomendaciones del fabricante, (para ello consulte el manual del fabricante). Estas operaciones quedan reservadas a los especialistas que disponen de herramientas y los conocimientos necesarias para llevarlas a buen término.

III - MODELOS PARTICULARES

1 - MODELOS CARBONO

Estos modelos son la punta de lanza del desarrollo Lapierre, dispone así de un cuadro de alta tecnología. Debe respetar algunas consignas, para asegurar una gran longevidad, lo mismo que una eficacia constante.
- Esté atento a su bicicleta.
- Mantenimiento regular de la bicicleta.
    - Hacer visitas de control periódico en su distribuidor.
    - En caso de accidentes, controlar por su distribuidor habitual.
    - ¡ Atención ! no utilizar grasa en su tubo de sillín: ciertas grasas pueden ser nocivas para la resina y deteriorar esta última.

Durante las salidas de invierno, es IMPERATIVO limpiar su bicicleta después de cada salida para que la sal no ataque el barniz de los cuadros y de los componentes.

ATENCIÓN

NO RODAR NUNCA CON EL AMORTIGUADOR Y LA HORQUILLA, (SEGÚN LOS MODELOS), EN POSICIÓN DE BLOQUEO CONSTANTEMENTE, PUES PUEDE HERIRSE EN LAS BAJADAS, Y PUEDE DESGASTAR PREMATURAMENTE SU BICICLETA.

SE ACONSEJA BLOQUEARLAS ÚNICAMENTE EN ALGUNOS MOMENTOS O CUANDO EL TERRENO SE PRESTA PARA ELLO.

2 - RAID FX

Con el fin de optimizar al máximo, he aquí algunos consejos de ajuste:
2.1 - Regular correctamente su posición de pilotaje.
2.2 - Elija una presión de neumático apropiada a las condiciones climáticas y al terreno practicado. Consultar los consejos de inflado indicados sobre los neumáticos. Si busca la comodidad y la motricidad, optar por una presión menor. En cambio, inflar más sus neumáticos si busca rendimiento y nerviosismo además de evitar riesgos de pinchazos. Una presión aproximada de 2,5 bares constituye una base de reglaje adecuada para una persona con un peso medio de 75 kg.
2.3 - Ajuste de SAG en el amortiguador. (SAG : hundimiento del amortiguador cuando el piloto monta sobre la bicicleta.) Para un rendimiento óptimo de la suspensión, es necesario regular el SAG y la velocidad del rebote en función de su peso y de su práctica. El ajuste medio del SAG se situa alrededor de 20 - 30 % de hundimiento de la tija de amortiguador ; es decir entre 10 a 15 mm para las RAID FX. Se puede ayudar de la pequeña junta montada sobre el amortiguador para ajustarlo.
En parado (apoyarse ligeramente en un muro por medio del codo facilita la operación), sentado sobre la bicicleta con su equipo, debe subir sobre el sillín y pues debe posicionar la junta junto al cuerpo del amortiguador. Entonces, debe bajar con delicadeza de la bici para evitar comprimir la suspensión. Medir la distancia entre la junta y el cuerpo del amortiguador, esta distancia es lo que llamamos el SAG que debe situarse entre los 10 y 15 mm sobre las Raid FX. Con arreglo a los efectos que busca, puede jugar sobre este ajuste. Si busca mayor rendimiento, sensaciones, y manejabilidad, opte por un hundimiento de alrededor del 20 %, es decir de 10 mm. Al contrario, si busca más comodidad y una práctica más centrada en descenso, opte para un hundimiento de alrededor del 30 % (15 mm). El rebote debe ajustarse de manera que el amortiguador vuelva a su posición de reposo (Teniendo en cuenta el SAG) a une velocidad media.

ATENCIÓN

JAMÁS SOBREPASAR LA PRESIÓN MÁXIMA ACEPTADA POR EL AMORTIGUADOR. SIEMPRE HAY QUE DIRIGIRSE AL MANUAL DEL AMORTIGUADOR PARA VERIFICACIÓN Y PARA LOS PERIODOS DE MANTENIMIENTO SEGÚN SU USO.

JAMÁS DESMONTAR EL CUERPO DEL AMORTIGUADOR, LA PRESIÓN ES MUY ELEVADA Y PODRÍA HERIRLE.

SI TIENE ALGUNA DUDA O PREGUNTA, SIEMPRE ACUDA A SU DISTRIBUIDOR MÁS CERCANO.

Para regular el rebote, el amortiguador trasero tiene una ruleta que tiene que apretar para reducir la velocidad, y aflojar para acelerarla.
No dude en pedir consejos a su distribuidor para estos reglajes importantes.

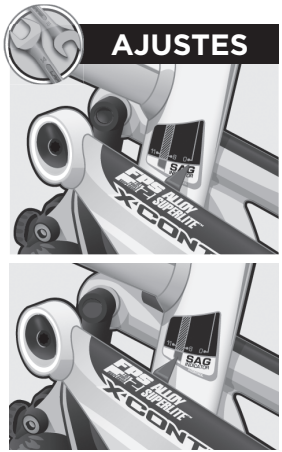
¡ Atención ! Nunca sobrepasar las presiones máximas indicadas sobre el amortiguador.

3 - XR

Este cuadro, específicamente creado para las ruedas de 29˝, esta dotado de un sistema mono - pivote nuevo que le garantiza un ahorro de peso importante y una rigidez optimizada. La supresión de la articulación entre las vainas y los tirantes esta compensada por la flexión del basculante de carbono. El amortiguador Fox especialmente desarrollado para la XR se puede ajustar a mano sobre 3 posiciones: CTD (Climb, Trail, Descend) y permite obtener un recorrido de 100 mm.

Modo de ajuste del amortiguador:
3.1 - Siéntese sobre la bicicleta, con los pies sobre los pedales y las manos sobre el manillar (apóyese ligeramente contra una pared con la ayudad del codo para facilitar la operación) con su equipamiento (mochila...)

3.2 - Una vez en equilibrio, el hundimiento del amortiguador debe situarse entre 8 y 11 milímetros para un ajuste optimo (ayúdese de la junta tórica y de una regla para medir el hundimiento).



4 - X-CONTROL (FPS+)

El sistema FPS (Full Power Suspensión), ha sido basado sobre una posición de equilibrio, es necesario efectuar un ajuste de la presión en el amortiguador trasero con el fin de obtener un redimiento óptimo. Para ello, las bicicletas FPS 2 disponen de un indicador de ajuste sobre el basculante.

Pasos a seguir :
4.1 Sentado sobre la bicicleta, pies sobre los pedales y manos sobre el manillar, (apoyarse ligeramente en un muro por medio del codo facilita la operación).
4.2 Una vez en equilibrio, debe hacer coincidir el indicador con la posición de equilibrio.
Para esto, dos posibilidades, :
- Si su indicador esta situado entre las posiciones « zéro » y « min », hace falta disminuir la presión.
- Si su indicador esta situado más alla « max », hace falta aumentar la presión. Para ello se recomienda una bomba alta presión.

III - MODELOS PARTICULARES

¡ Atención ! : No sobrepasar 200 psi o 14 bars máximo y no introducir impurezas durante el ajuste.

Para finalizar el ajuste, puede subir sobre el sillín y comprobar la posición de descanso o controlar rodando sobre llano que el indicador este bien frente al « SAG » ¡ Atención sin embargo a los efectos ópticos y a los vehículos que vienen en sentido inverso !

Consejos de utilización

Si desea más suavidad, puede desinflar un poco el amortiguador para tener todavía más comodidad y motricidad o si « practica » sobre terrenos muy accidentados.

El indicador se encontrará entonces entre las posiciones « zéro » y « max », (Para el X-Control : atención de no apartarse más de un milímetro de la posición « max »). La eficacia anti - vaivén se vera entonces ligeramente reducida pero será siempre superior a la de una suspensión clásica.

Al contrario, no hay ningún interés en inflar el amortiguador más de lo necesario

5 - ZESTY TR / ZESTY AM / SPICY / FROGGY (OST / OST+)

Nuestra tecnología OST+ (Optimized Suspension Technology) nacida del sistema FPS2 pero optimizada para los largos recorridos, se beneficia, como en todo FPS+, de un indicador que permite regular el hundimiento inicial (SAG) de manera óptima para una eficacia máxima. El indicador se ubica en el lado izquierdo de la bici, al nivel de los tirantes. Para los modelos Zesty TR, Zesty AM, Spicy y Froggy, el ajuste del valor del SAG debe situarse entre 20 y 30 % de la carera total de la tija del amortiguador.

El modo de ajuste es el mismo para estas bicicletas según el siguiente detalle:

5.1 - Verifique que el indicador está enfrente del “0” cuando no hay nadie sobre la bicicleta. Si es necesario, ajuste la posición de la flecha.

5.2 - Siéntese sobre la bicicleta, con los pies sobre los pedales y las manos sobre el manillar (apóyese ligeramente contra una pared con la ayuda del codo para facilitar la operación).

5.3 - Una vez en equilibrio, usted debe hacer coincidir la flecha del indicador de SAG con la zona de ajuste rayada.

Si el indicador está fuera de la zona tramada cuando usted está montado sobre la bicicleta es suficiente con:

- Aumentar la presión de aire en el amortiguador con la ayuda de una bomba de alta presión o aumentar la tensión del muelle para los amortiguadores con muelle.
- Disminuir la presión de aire para los modelos de aire o disminuir la tensión del muelle para los amortiguadores con muelle.

ATENCIÓN

JAMÁS SOBREPASAR LA PRESIÓN MÁXIMA ACEPTADA POR EL AMORTIGUADOR. SIEMPRE DIRIGIRSE AL MANUAL DEL AMORTIGUADOR PARA VERIFICAR Y PARA LAS FRECUENCIAS DE MANTENIMIENTO .

JAMÁS DESMONTAR EL CUERPO DEL AMORTIGUADOR, LA PRESIÓN ES MUY ELEVADA Y PODRÍA RESULTAR HERIDO.

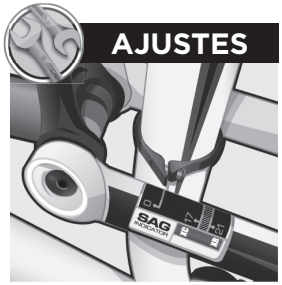
EN CASO DE DUDA O CUALQUIER PREGUNTA, SIEMPRE DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO.

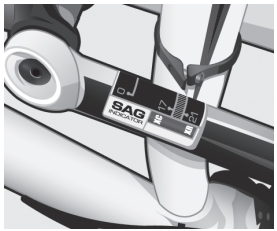
ATENCIÓN

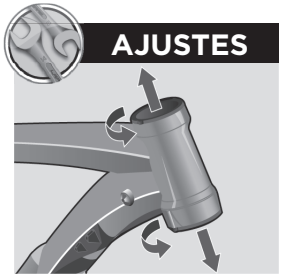
NO SOBREPASAR 200 PSI O 14 BARS MÁXIMO Y NO INTRODUCIR IMPUREZAS DURANTE EL REGLAJE.

TRUCO

AYUDARSE DE OTRA PERSONA PARA VERIFICAR LA POSICIÓN DEL INDICADOR EN VISTA LATERAL ES PREFERIBLE, YA QUE LA VISTA DESDE LA POSICIÓN SENTADA SOBRE LA BICI PUEDE INDUCIR UN ERROR DE ÁNGULO.







2011 y 2012

Para los modelos Zesty TR, Zesty AM, Spicy :

- Un ajuste del SAG a 20 % (indicador en posición XC) corresponde a une utilización más de cross country (XC) con un ángulo sillín más recto y una suspensión más dura.
- Un ajuste del SAG a 30 % (indicador en posición FR) corresponde a une utilización más de enduro (FR). Los ángulos serán un poco más inclinados para dar una posición más sobre la parte trasera y la suspensión será más sensible.

Para la Froggy :

- Usted puede ajustar el SAG entre 20 y 30 % de la carera de la tija del amortiguador según su práctica, el tipo de terreno y en función del perfil más o menos descendente de su circuito.

Referente al mantenimiento de su amortiguador así como para los ajustes hidraulicos y afinados de su amortiguador, no dude en remitirse a el manual del fabricante entregado con su bici.

Recomendaciones :

Para perfeccionar el ajuste, puede hacer fuerza sobre el sillín para verificar la posición de carga, no es necesario hacer el ajuste cuando lleve equipo (mochila, casco, etc...).

III - MODELOS PARTICULARES

6 - DH (SLT)

6.1 - AJUSTE DEL AMORTIGUADOR

Para el ajuste del amortiguador FOX y Rock Shox (en función del modelo de su bici), refiérase al manual de utilización de los fabricantes.

6.2 - CAMBIO DEL ÁNGULO DE DIRECCIÓN

Metodología para los modelos 2011 y 2012

1 - Extraer las cazoletas excéntricas LAPIERRE.

2 - Girar las dos cazoletas 1/2 vuelta para cambiar el ángulo, después insertar de nuevo las cazoletas.

3 - La mecanización de la cazoleta móvil permite cambiar el ángulo de dirección
Ángulo de dirección: 63.5° + 0.5° = 64° o 63.5° - 0.5° = 63°

¡ Atención ! Las dos cazoletas deben ser montadas de forma que las impresiones (marcas) indiquen el mismo ángulo.

Metodología para los modelos a partir de 2013

1 - Extraer los reductores entregados con su DH Lapierre (ángulo 0°)

2 - 2- Seleccione el juego de cazoletas que desee (ángulo de 0,5°, 1° o 1,5° según el modelo). Vendidas por separado.

3 - Girar las cazoletas como en la figura 2 para aumentar el ángulo de dirección o al contrario para reducirlo.

4 - Prense las cazoletas dentro del tubo de dirección.

¡ Atención ! Las dos cazoletas deben ser montadas de forma que las impresiones (marcas) indiquen el mismo ángulo.

AJUSTES

Fig.1

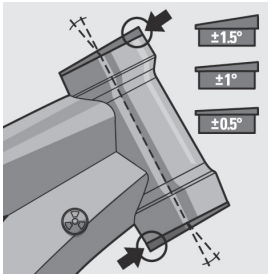


Fig.2 **2013**

ATENCIÓN

NO RODAR NUNCA CON EL AMORTIGUADOR Y LA HORQUILLA, (SEGÚN LOS MODELOS), EN POSICIÓN DE BLOQUEO CONSTANTEMENTE, PUES PUEDE HERIRSE EN LAS BAJADAS, Y PUEDE DESGASTAR PREMATURAMENTE SU BICICLETA.

SE ACONSEJA BLOQUEARLAS ÚNICAMENTE EN ALGUNOS MOMENTOS O CUANDO EL TERRENO SE PRESTA PARA ELLO.

CASTELLANO

ATENCIÓN

JAMÁS SOBREPASAR LA PRESIÓN MÁXIMA ACEPTADA POR EL AMORTIGUADOR. SIEMPRE HAY QUE DIRIGIRSE AL MANUAL DEL AMORTIGUADOR PARA VERIFICACIÓN Y PARA LOS PERIODOS DE MANTENIMIENTO SEGÚN SU USO.

JAMÁS DESMONTAR EL CUERPO DEL AMORTIGUADOR, LA PRESIÓN ES MUY ELEVADA Y PODRÍA HERIRLE.

SI TIENE ALGUNA DUDA O PREGUNTA, SIEMPRE ACUDA A SU DISTRIBUIDOR MÁS CERCANO.

7 - OVERVOLT

Con el fin de optimizar al máximo, he aquí algunos consejos de ajuste:

7.1 - Regular correctamente su posición de pilotaje.

7.2 - Modelos Overvolt FS 900 y FS 500 únicamente :
Ajuste de SAG en el amortiguador. (SAG : hundimiento del amortiguador cuando el piloto monta sobre la bicicleta.) Para un rendimiento óptimo de la suspensión, es necesario regular el SAG y la velocidad del rebote en función de su peso y de su práctica.

El ajuste medio del SAG se situa alrededor de 20 - 30 % de hundimiento de la tija de amortiguador. Se puede ayudar de la pequeña junta montada sobre el amortiguador para ajustarlo.

En parado (apoyarse ligeramente en un muro por medio del codo facilita la operación), sentado sobre la bicicleta con su equipo, debe subir sobre el sillín y pues debe posicionar la junta junto al cuerpo del amortiguador.

Entonces, debe bajar con delicadeza de la bici para evitar comprimir la suspensión. Medir la distancia entre la junta y el cuerpo del amortiguador, esta distancia es lo que llamamos el SAG.

Con arreglo a los efectos que busca, puede jugar sobre este ajuste. Si busca mayor rendimiento, sensaciones, y manejabilidad, opte por un hundimiento de alrededor del 20 %. Al contrario, si busca más comodidad y una práctica más centrada en descenso, opte para un hundimiento de alrededor del 30 %.

El rebote debe ajustarse de manera que el amortiguador vuelva a su posición de reposo (Teniendo en cuenta el SAG) a une velocidad media.
Para regular el rebote, el amortiguador trasero tiene una ruleta que tiene que apretar para reducir la velocidad, y aflojar para acelerarla.

No dude en pedir consejos a su distribuidor para estos reglajes importantes.

¡ Atención ! Nunca sobrepasar las presiones máximas indicadas sobre el amortiguador.

7.3 – Utilización: refiérase al manual de instrucciones Bosch proporcionado con su Overvolt.

III - MODELOS PARTICULARES

8 – E:I SHOCK AUTO

Si su bici esta equipada de nuestra suspensión inteligente de ultima generación e:i Shock Auto, usted encontrara toda la información respecto a la utilización, el mantenimiento y las precauciones de uso en el manual de utilización e:i Shock Auto proporcionado con su bici.

9 - APRIETE DE LOS EJES PASANTES

9.1 - Apriete del eje pasante trasero 12 x 135 mm (FROGGY) o **12 x 150 mm** (DH)

Pasos a seguir:

1 - Insertar el buje trasero en los tirantes del basculante.
2 - Insertar el eje de 12 milímetros en la patilla, del lado izquierdo de la bici, y deslizarlo completamente atravesando el buje hasta la tuerca del eje en la otra patilla trasera de la bici.
3 - Enroscar el eje de 12 milímetros en su tuerca hasta el apriete **15 - 20 mm.**
4 - Con la bici DH, no olvide apretar los tornillos de presión sobre cada patilla.**3 - 5 nm.**

9.2 - Apriete del eje pasante trasero 12 x 142 mm (OTROS MODELOS)

Pasos a seguir:

1 - Insertar el buje trasero en los alojamientos previstos sobre los tirantes del basculante.

2 - Insertar el eje 12 QR en la patilla, del lado izquierdo de la bici, y deslizarlo completamente atravesando el buje hasta la tuerca del eje en la otra para trasera de la bici.

3 - Enroscar el eje 12 QR en su tuerca en 5/6 vueltas completas y cerrar la palanca. Cuando la palanca esta cerrada debe esta posicionada como en la figura 1, paralela a las vainas, si no es así, debe ajustar su posición con la tuerca 1 situada en la patilla derecha.

4 - Ajuste de la posición de la palanca: Aflojar el tornillo de bloqueo de tuerca 2 (Fig. 2) situado bajo la patilla derecha con una llave BTR 2 mm. Ajustar con la mano la posición de la tuerca hasta poner la palanca del eje 12 QR en su posición normal (ver figura 1).

Apretar el tornillo de bloqueo de tuerca para mantenerla en su posición.

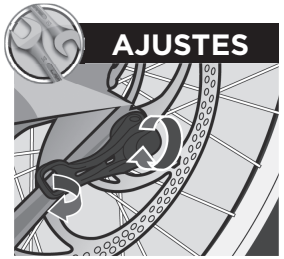


Fig.1

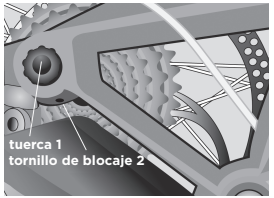


Fig.2

ATENCIÓN

LAPIERRE NO PUEDE SER CONSIDERADO RESPONSABLE DE TODO INCIDENTE OCASIONADO POR LA PRÁCTICA PELIGROSA O NO ADAPTADA A LA COMPETENCIA DEL CICLISTA ASÍ COMO A LA UTILIZACIÓN ABUSIVA DE LA BICICLETA.

IV - MANTENIMIENTO

1 - CALENDARIO DE MANTENIMIENTO

Para prolongar la vida útil de la bicicleta, tiene un ejemplo de un calendario de mantenimiento en el caso de una utilización regular.

1- ANTES Y DESPUÉS DE CADA SALIDA:

- Controlar los frenos.
- Controlar la presión de los neumáticos y los eventuales daños.
- Controlar el apriete de la potencia y del manillar.
- Controlar el buen funcionamiento de la horquilla telescópica, (para los BTT.)
- Almacenar cuidadosamente la bicicleta en un lugar adecuado y seco.

2- CADA MES:

- Inspeccionar la presencia eventual de holgura en la potencia y el manillar.
- Inspeccionar la presencia eventual de holgura en el tubo de sillín.
- Controlar la cassette lo mismo que la cadena.
- Controlar los cables, fundas, manetas.
- Controlar los cambios , lubricarlos si es necesario
- Controlar el desgaste de las pastillas/zapatas de los frenos, sustituir si es necesario.
- Controlar el centrado de las ruedas, la tensión de los radios.
- En el caso de una utilización de freno sobre llanta, ésta es una pieza de desgaste. Controle atentamente el desgaste de la llanta consultando con las consignas del fabricante o controlando el testigo de desgaste situado sobre la superficie de frenado

3- CADA SEIS MESES, (en función a la frecuencia, y el tipo de utilización):

- Inspeccionar el cuadro y buscar la aparición de eventuales comienzos de fisuras.
- Controlar la holgura de la caja de pedalier.
- Para un control más eficaz, es aconsejado dirigirse a un distribuidor exclusivo, para hacer un control exhaustivo.

4- CADA AÑO:

- Remplazar manillar, potencia.
- Controlar y lubricar todas las piezas en fricción.
- Para un control más eficaz, es aconsejado dirigirse a su distribuidor exclusivo,para hacer un control más exhaustivo.

ATENCIÓN

CON EL FIN DE PROLONGAR LA VIDA DE SU BICICLETA ES IMPRESCINDIBLE HACER UN MANTENIMIENTO REGULARMENTE.

ATENCIÓN

EN CASO DE PROBLEMA, LLEVAR LA BICICLETA CON LA FACTURA DE COMPRA A SU DISTRIBUIDOR LAPIERRE.

HARÁ UN PRIMER DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA.

SOLO EL ESTA AUTORIZADO A DEVOLVER LA BICICLETA EN EL CASO DE QUE SEA NECESARIO QUE CYCLES LAPIERRE PROCEDA A UN ANÁLISIS COMPLEMENTARIO Y HACER LA PETICIÓN DE GARANTÍA PARA LA PIEZA.

LE CORRESPONDE AL SERVICIO POST VENTA DE LAPIERRE DECIDIR SOBRE LA VALIDEZ DE LA GARANTÍA.

2 - LIMPIEZA Y LUBRICACIÓN

Después de las salidas, lavar la bicicleta con agua jabonosa, (aconsejamos los productos lavavajillas por su fuerte poder desengrasante sin ser corrosivo). No utilizar un limpiador de alta -presión si es posible. Si no se puede hacer de otra manera, no dirigir nunca directamente el agua a presión sobre los rodamientos y las juntas, (en el caso de tratarse de un modelo con suspensión). Secar con un trapo suave para eliminar las gotas de agua y los restos de humedad para evitar el riesgo de corrosión. Esta operación permite a la vez hacer un control visual de los tubos de la bicicleta, útil para percibir los eventuales comienzos de grietas. Antes de guardarla convenientemente, lubricar las partes de transmisión con la ayuda de un producto elaborado para tal efecto. Aprovechar para controlar el desgaste de los frenos, el centrado de las ruedas, además de las posibles holguras.

3 - PIEZAS DE DESGASTE

Es necesario siempre verificar los componentes de desgaste (especialmente los elementos de frenado), con objeto de no correr ningún riesgo. Si tiene alguna duda en cuanto al desgaste de ciertos componentes diríjase al manual del componente o bien a su distribuidor más cercano. ¡Es mejor prevenir que curar no esperar nunca al último momento!

Relación de los diferentes elementos de desgaste :

- Componentes de frenado (Zapatas, llantas, pastillas).
- Neumáticos, cámaras de aire, fondos de llanta.
- Cables y fundas.
- Componentes de transmisión (Cadena, Plato, casete, caja de pedalier).
- Rodamientos de los puntos de pivotes en los cuadros con suspensión.
- Reductores internos y externos del amortiguador.

V - GARANTIAS Y SERVICIO POST VENTA

La presente garantía toma efecto a partir de la fecha de compra de la bici. Será aplicada a las bicicletas que hayan tenido una utilización normal.

Los cuadros CYCLES LAPIERRE están garantizados contra los defectos de fabricación y de materiales durante 5 años para los cuadros rígidos y los cuadros de doble suspensión (excepto para el modelo Rapt, DH y Froggy : 2 años) para un uso normal y adecuado de la bicicleta.

Los componentes LAPIERRE están garantizados 2 años.Los componentes de las otras marcas no están garantizados por Lapierre sino por las marcas concernidas. El acabado y los adhesivos están garantizados 1 año. Para los modelos de 2008 y anteriores, la garantia se queda 5 años para los cuadros rigidos, y 2 años para los cuadros de doble suspensión.

Nuestra garantía no se aplica para las prácticas en competición o cuando la bici no se utiliza en el marco de su uso inicial que corresponde a sus características técnicas. Para cualquier consulta sobre garantías, el usario debe justificar la fecha de compra de la bicicleta en uno de nuestros distribuidores concertados quienes procederán al primer diagnóstico.

El cargo de la garantía deberá ser validado por el servicio post venta de LAPIERRE. El usario debe presentar obligatoriamente el libro de garantía cumplimentado lo mismo que la factura de la bicicleta. Las piezas que lleguen al servicio post venta de Lapierre con portes debidos no se aceptaran, ni se trataran. Los portes de envio son a cargo del distribuidor.

Los gastos de mano de obra para el cambio de un cuadro o de un triangulo delantero/basculante son a cargo de la sociedad CYCLES LAPIERRE durante un periodo de tres años a partir de la fecha de compra de la bici. Si una pieza se encuentra bajo garantía, esta será sustituida por una pieza nueva igual o equivalente.

Sin embargo, LAPIERRE no puede garantizar el suministro constante de ciertos tipos de cuadros o de ciertos colores. En ciertos casos, el cambio de cuadro en garantía por un cuadro similar puede conllevar la sustitución de algunas piezas por problemas de compatibilidad.

La sociedad CYCLES LAPIERRE se compromete a entregar estas piezas al distribuidor gratuitamente durante un período de tres años con relación a la fecha de compra de la bici. Después de este período, los gastos de compra de estas piezas se cargarán al distribuidor después de la aceptación del presupuesto por parte del cliente.
Condiciones de aplicación de la garantía :

V - GARANTIAS Y SERVICIO POST VENTA

La garantía solo se aplicará en los casos siguientes :

- sobre las bicicletas adquiridas en la red concertada de distribuidores LAPIERRE.
- al primer propietario de la bicicleta, no se traslada a los siguientes compradores en caso de reventa.
- a las bicicletas que hayan tenido una utilización normal.

La garantía no se aplicará en los casos siguientes :

- Cuando se practica la competición.
- Si la bici se utiliza para una práctica diferente a la que fue inicialmente prevista la bici, o que requiere más prestaciones técnicas.
- Si se puede constatar un mantenimiento insuficiente de la bici por parte de su propietario.
- En caso de accidentes u otras condiciones de utilización anormales o excesivas.
- En caso de modificaciones sobre el montaje de la bici sin previa autorización escrita por parte de la sociedad CYCLES LAPIERRE.
- En caso de incidencia de elementos o de agentes exteriores (catástrofes naturales, incendio, inundaciones...)
- En caso de una utilización de la bici no conforme a las normas técnicas y de seguridad.

La garantía no se aplica a las piezas de desgate que puede encontrar en la relación en el párrafo **IV – 3 Mantenimiento – Piezas de desgate** del manual de utilización. Las condiciones de garantía solo se pueden aplicar si la bici se ha comprado y se utiliza en el territorio europeo o en las provincias y territorios franceses de ultramar.
Los distribuidores de la marca no están autorizados a modificar las condiciones de garantía salvo que las modifiquen con sus proprias garantías al nombre de su sociedad.